Il Fondo Turri

Industria ed imprenditoria sulla Montagna Pistoiese nella seconda metà dell'Ottocento

a cura di Simone Fagioli

Etruria Editrice - Pistoia 2007

Si presenta qui il testo della relazione di Simone Fagioli, curatore del Fondo Turri (www.fondoturri.org), presentata al convegno *Il Fondo Turri. Industria ed imprenditoria sulla Montagna Pistoiese nella seconda metà dell’Ottocento* tenutosi a Limestre (PT) l’11 e 12 novembre 2006 sul progetto di collegamento ferroviario tra Pracchia e La Lima, promosso da Vilfredo Pareto nei primi anni ‘80 dell’800 e sviluppato dai Turri sino al 1898, senza tuttavia realizzarlo.

Questo progetto, realizzato poi solo nel 1926 dalla Società Metallurgica Italiana, era del tutto sconosciuto e solo con il reperimento del *Fondo Turri*, importante archivio familiare ed imprenditoriale tra ‘800 e ‘900 è stato possibile colmare questa lacuna storiografica.

La ricerca è ancora in corso per cui si fa appello a chi potrebbe conservare ulteriore documentazione su questa vicenda di metterla a disposizione.

Dati per citazione bibliografica:

Simone Fagioli, *La ferrovia Pracchia - La Lima nei documenti del Fondo Turri (1880-1898)*, in *Il Fondo Turri. Industria ed imprenditoria sulla Montagna Pistoiese nella seconda metà dell'Ottocento*, a cura di Simone Fagioli, Etruria Editrice, Pistoia 2007, pagg. 63-78.

Per contatti ed informazioni:
fondoturri@gmail.com

Simone Fagioli
Curatore Fondo Turri

La Ferrovia Pracchia-La Lima nei documenti del Fondo Turri (1880-1898)

Premessa

Questo lavoro tratta di una ferrovia che non esiste, la Pracchia - La Lima, una ferrovia che chi l'ha ideata non ha visto realizzata, neppure nella variante Pracchia - Mammiano, inaugurata quasi cinquanta anni dopo i primi progetti, con un tracciato in gran parte simile a quello dei primi abbozzi.
La Pracchia – Mammiano adesso non esiste più.
La storia ferroviaria della Montagna Pistoiese è una storia di idee, di sogni, di investimenti alla fine vanificati.
Il Fondo Turri ci ha fortunatamente restituito molti elementi di queste vicende, fino ad ora del tutto sconosciute.

Introduzione: il treno come strumento di sviluppo economico

Non voglio fare qui una storia dettagliata della viabilità ferroviaria toscana nel XIX secolo, mi limiterò, come introduzione al nucleo centrale della mia ricerca, il progetto di una ferrovia privata da Pracchia a La Lima dai documenti del Fondo Turri, a dare alcuni cenni di natura politico-economico-sociale sul ruolo della ferrovia nell'800, specie in ambito della zona che abbiamo in esame.
Gino Luzzatto, nelle battute iniziali di un suo lavoro, sottolinea come «l'impulso più immediato ed efficace alla profonda trasformazione, che muta radicalmente la struttura economica di così larga parte dell'Europa, è dato dal progresso delle costruzioni ferroviarie; questo assai lento e limitato a pochi paesi fino al 1840, si fa più intenso nel decennio successivo e raggiunge appunto la massima rapidità nel ventennio 1850-70[1]».
In Italia l'avvento (linea Napoli-Portici, inaugurata il 3 ottobre 1839) e lo sviluppo della ferrovia permette interessanti riflessioni:
«Nel pensiero politico degli uomini del Risorgimento italiano la questione ferroviaria occupò un posto di primo piano. Le strade ferrate erano considerate lo strumento essenziale in grado di sconfiggere l'arretratezza economica del paese e di favorirne la crescita morale e culturale. La ferrovia era vista come supporto di libertà in una funzione che trascendeva quella meramente economica e commerciale, pur senza trascurarla, per stimolare istanze unitarie ed indipendentistiche[2]».
Per scendere poi in ambito locale ancora Andrea Giuntini, confrontando i progetti della linea Porrettana, quello sviluppato da Tommaso Cini, di San Marcello, e quello del comitato pratese, fa una considerazione importante:
«Il Cini badava semplicemente alla valorizzazione di Pistoia e della sua montagna; del resto anche il padre, all'atto della costruzione della cartiera, aveva avuto lo stesso proposito, cioè soprattutto debellare la povertà della montagna pistoiese. I pratesi miravano al collegamento più veloce possibile tra nord e sud Italia, in un'ottica meno riduttivamente regionalistica e più italiana[3]».
Non voglio però pensare l'impostazione dei Cini, illuminati imprenditori di San Marcello, ai vertici della produzione cartaria nella Toscana granducale, anche per la cartiera e non solo per la ferrovia, in chiave di capitalismo paternalista (come invece sarà nella prima metà del XX secolo, sempre sulla Montagna Pistoiese, quello degli Orlando e della loro Società Metallurgica Italiana) bensì in un'ottica di concreto sviluppo. Il progetto di Tommaso (colto ingegnere, con interessi non solo ferroviari, ma anche in campo metallurgico, 1812-1852) poi realizzato da altri ma in massima parte sul suo percorso per quanto riguarda il tratto montano, avvicina *realmente* la Montagna Pistoiese all'Italia, cambiandone a partire dal 1863, anno di inaugurazione del tronco Vergato-Pracchia (nel 1861 era stato aperto quello Bologna-Vergato) ma ancora di più dal 1864 quando sarà completato l'intero percorso da Bologna a Pistoia, davvero il volto in un'ottica di reale apertura non solo geografica, naturalmente con alcuni distinguo.
Sembra che il progetto iniziale di Tommaso Cini, del 1845, lodato immediatamente anche dal critico Ilarione Petitti di Roreto[4], abbia subito colpito ed interessato gli abitanti della Montagna, tanto che quando la situazione politica comincia a farsi accesa, nel 1847, e la concessione delle riforme da parte di Leopoldo II non sana di fatto una difficile situazione economica,
«a San Marcello un gruppo di montanari pistoiesi dopo le manifestazioni per l'istituzione della guardia civica si recò a manifestare davanti a casa Cini per poter parlare con Tommaso, il progettista della ferrovia; i manifestanti esprimevano evidentemente le aspettative del popolo nei confronti della ferrovia che veniva vista come un elemento fondamentale per lo sviluppo anche della montagna pistoiese. Tommaso Cini rassicurò la delegazione dei manifestanti che oramai gli studi tecnici erano compiuti e che presto si sarebbero iniziati i lavori[5]».
In realtà i tempi non erano ancora maturi e come abbiamo visto occorrerà aspettare quasi venti anni per compiere il progetto.

[1] Gino Luzzatto, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Einaudi, Torino 1997[8], pag. 7

[2] Andrea Giuntini, *I giganti della montagna. Storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Olschki Editore, Firenze 1984, pag. 1

[3] Andrea Giuntini, *I giganti*, cit., pag. 31

[4] *"Una strada ferrata che da Pistoia per la Valle dell'Ombrone, e, superato l'Appennino per quella del Reno vada a Bologna per la regione della Porretta, la quale dà ora il nome all'ottima strada ordinaria attuale, sarà una strada sommamente utile al commercio della Toscana, perché favorirà le speculazioni del porto franco di Livorno, il quale meglio potrà provvedere l'Italia centrale delle merci che arrivano a quello scalo; - perché servirà a congiungere il Mediterraneo coll'Adriatico, quando saran mandati ad effetto gli altri divisamenti ideati di vie ferrate conducenti da Bologna per l'Emilia ad Ancona, e per Ferrara, Rovigo e Padova a Venezia [...] perché, protendendosi da Bologna la divisata via ferrata per gli Stati estensi, parmensi, lombardi e sardi, colle decretate od ideate strade che dovranno attraversarli, farà comunicare Livorno e Firenze con Modena, Parma, Piacenza, Milano, Torino e Genova"* Ilarione Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse. Cinque discorsi*, Tipografia e libreria Elvetica, Capolago, 1845, pag. 244

[5] *La ferrovia transappennina. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934)*, a cura del Gruppo di Studi Alta Valle del Reno, Tipolitografia Ferri, Vergato (BO) 2001[3], pag. 30

Intendiamoci però, il quadro fin qui tratteggiato potrebbe essere fuorviante e dare l'impressione che lo stato delle cose fosse positivo ed ottimista: non è così. In realtà da un punto di vista più macroscopico la situazione infrastrutturale (ferrovie, ovvio, ma anche strade) del Regno d'Italia nei primi anni dell'unificazione, per inquadrare il tema in un contesto preciso, ovvero subito dopo l'apertura completa della Porrettana, era piuttosto critica e risentiva di una molteplice rete di fattori: frazionamento del territorio, complessi aspetti geomorfologici, interessi politico-finanziari, errori di valutazione e di scarsità di programmazione. E questo era valido anche in quello che era stato il Granducato di Toscana, pur se qui la situazione era certo migliore che in altre regioni.
In ogni caso il ruolo delle ferrovie, malgrado le apparenze, anche puramente statistiche [dati sviluppo ferrovie da Giuntini, infrastrutture], a livello nazionale, ne usciva se non sconfitto almeno ridimensionato. Più precisamente ciò che era sconfitta era la funzione di sviluppo economico-sociale della ferrovia:
«alle ferrovie, e alle infrastrutture in genere, fu assegnato un compito più politico che economico, e anche per questo si puntò sulle grandi realizzazioni di facciata piuttosto che sulle linee che avrebbero potuto incidere più significativamente sul nascente sistema industriale. [...] L'ispirazione assai più commerciale che industriale portava a una lettura delle ferrovie in chiave di supporto ai traffici e non in un ambito di sviluppo di aree industriali, tanto che la maggior parte delle linee furono pensate e indirizzate verso il collegamento fra città e non con le zone industriali. Al treno fu richiesto di farsi unificatore di un paese troppo diverso per accettare immediatamente e senza traumi un mutamento politico di portata enorme[6]».
Ed ancora:
«La vocazione prevalente era ancora quella agricola e i trasporti venivano concepiti principalmente, oltre che come supporto insostituibile per l'unificazione fisica del paese, come veicolo principale per la commercializzazione dei prodotti agricoli. Si assiste però fin da ora a un chiaro assecondamento del primo sviluppo industriale nell'Italia nordoccidentale. La rete infrastrutturale si sviluppa seguendo da una parte il tentativo di mettere insieme i brandelli che formeranno il paese nuovo; e dall'altro rafforzando quelle aree che economicamente e industrialmente già si distinguevano prima dell'unificazione[7]».
Ora, se facciamo una riflessione puramente empirica, ma vedremo in seguito i dati che la possono supportare, la situazione sulla Montagna Pistoiese come in parte accennato sembra essere differente. Qui, tradizionalmente, per usare un termine pessimo, l'industria si è sviluppata presto e soprattutto in un'area non urbana, con dinamiche urbanistico-sociali assolutamente anomale, sia nel XIX che soprattutto nella prima metà del XX secolo. Generalizzando l'industria si sviluppa in ambito urbano e la forza lavoro si sposta dalla campagna alla città. Sulla Montagna Pistoiese, oltretutto con infrastrutture deboli, è accaduto esattamente il contrario. E per paradosso, qualunque fossero le basi "teoriche" del processo, qui la ferrovia è un notevole catalizzatore, che incide concretamente sulle linee di sviluppo, sia come appunto supporto ai traffici ma anche come strumento di incremento della capacità industriale della zona, in un'area sì di confine ma sostanzialmente omogenea, non traumatizzata neppure da eccessi mutamenti politici.
Posso fare al momento solo alcune supposizioni sul perché i Turri abbiano installato a Limestre (e poi a Mammiano) una nuova, per l'area e per tipologia (lavorazione del rame), industria, ma credo che la presenza della ferrovia possa essere stata un fattore significativo. In provincia di Firenze c'era stata solo una importante fonderia di rame, oltretutto allestita da Tommaso Cini, quella de La Briglia, nella valle del Bisenzio, legata a personaggi dell'entourage dei Turri (Hall, Sloane, Coppi), e ne vedremo in seguito meglio i rapporti anche in ambito ferroviario: l'esperienza della Montagna Pistoiese sembra essere la continuazione di quella de La Briglia in un contesto di migliore, ed alla fine innovativa, viabilità.
In ogni caso una volta attivata la linea il treno avvicina alla Montagna Pistoiese persone e merci ed allo stesso tempo permette a merci locali, non necessariamente di natura agricola, di raggiungere i mercati più distanti.
Vediamo qualche esempio.
Ferdinando Mei, un carbonaio-imprenditore di Orsigna, paese a sei chilometri da Pracchia, spedisce con la ferrovia nel periodo 1894-1914, secondo i documenti disponibili, 1.044 quintali di carbone, 19 quintali di brace, 21 quintali di patate, a Bologna, Pistoia, Firenze, Follonica, Forlì, citando le località con maggiori spedizioni[8].
Il ghiaccio naturale spedito da Pracchia (ad esempio nel 1889 4.368 tonnellate, nel 1895 13.334 tonnellate) arriva fino a Cesena, Orbetello, La Spezia, Pesaro, Roma, Anzio, questi i luoghi più distanti[9].
La carta dei Cini, il rame dei Turri (che comprano la materia prima in Spagna ed in Cile tramite Londra), appunto il ghiaccio naturale, il carbone del Mei, tutti prendono la nuova via ferrata e l'economia della zona si incre-

[6] Andrea Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in Storia d'Italia, Annali 15, *L'industria*, a cura di Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti e Luciano Segreto, Einaudi, Torino 1999, pag. 559

[7] Andrea Giuntini, *Nascita*, cit. pag. 557

[8] Simone Fagioli, Ferdinando Mei: un carbonaio imprenditore di Orsigna fra '800 e '900, in Farestoria, rivista semestrale dell'Istituto Storico Provinciale delle Resistenza di Pistoia, anni IX (1990), n. 14, pagg. 21-33

[9] Andrea Ottanelli, Le ghiacciaie dell'alta valle del Reno: un caso di attività economica indotta dalla ferrovia, in *La ferrovia transappennina*, cit., pagg. 262-273

menta direi in maniera esponenziale. Certo non è il paradiso, c'è ad esempio l'emigrazione stagionale dei boscaioli e carbonai, ma in ogni caso si crea un flusso che risulta essere positivo. Si crea negli ultimi decenni de'800 un turismo per certi aspetti di massa, si sviluppano alberghi quasi in ogni paese e non sembra esserci qui quell'arretratezza presente in tante zone montane del neonato Regno d'Italia.
Pracchia ad esempio si modifica intensamente, cambiando in pochi anni la sua fisionomia, da villaggio montano a centro dinamico e moderno. Ancora empiricamente se si osservano le foto del paese riprese prima, durante e dopo la costruzione della ferrovia si nota una serie di evidenti modifiche urbanistiche, innescate proprio dall'avvento del treno[10]. La stazione e la linea si collocano in un'area totalmente libera da abitazioni ed altri edifici, sulla destra orografica del fiume Reno quando la parte originaria del paese è sulla sinistra, con la viabilità principale lì passante, senza la necessità di ponti che attraversino il fiume (Porretta ha avuto con la ferrovia lo stesso modello di sviluppo). La stazione e l'impianto dei binari modificano l'area con la creazione di un vasto pianoro realizzato deviando il corso del Reno ed utilizzando come materiale di colmata il pietrame estratto dallo scavo della galleria appenninica. In seguito si sviluppano nella zona abitazioni, alberghi, ristoranti, officine: si crea la parte moderna del paese, mentre quella attorno alla chiesa assume un carattere più "storico" e quasi chiuso. E' significativo come proprio nei pressi della ferrovia si collochino dopo la Grande Guerra il Parco della Rimembranza, seppur una lapide è posta anche sulla parete della chiesa, quasi a voler sottolineare una dicotomia tra vecchio e nuovo, la Casa del Fascio, la caserma dei Carabinieri.
E nel Fondo Turri ci sono documenti che ci danno dati precisi, di prima mano, su questa tendenza di cambiamento.
Da Pracchia nel 1880 (IT SimFag FT, FP004) partono per grande velocità 71.224 quintali di ghiaccio e 2.402 quintali di derrate diverse; a piccola velocità partono 765 quintali di pali telegrafici, 10.755 quintali di carta (si cita a titolo di esempio che la produzione della Cartiera Cini de La Lima nel 1867 fu di 8.000 quintali) e 59.131 quintali di ferro e diversi. Un appunto nel documento citato riporta che l'«opificio di Limestre che nel 1880 non lavorava spedisce cà 10 quintali al giorno e ne riceve 12 quintali per 300 gi.»
Le merci che vanno a Pistoia sono:
«diaccio, legname da costruzione, carbone, carta, legna e fascine, bestiame (và anche a Modena), lane, latticini, castagne».
Mentre le merci che provengono da Pistoia sono:
«olio, vino e liquori, petrolio, paste, zucchero e caffè, granaglie e farine, patate e ortaggi, terre refrattarie, ferro, pellami, lanerie e cotonerie».
Una ulteriore nota a margine ci informa di «nuove industrie sui corsi d'acqua perenni / movimento già grandissimo di passeggieri nell'estate / detto degli Emigranti per la maremma in autunno e primavera / Produzione del ghiaccio in Val di Lima».
Per il 1881, secondo una nota fornita dal capostazione ai Turri nel 1882 (IT SimFag FT, TR004), sempre dalla stazione di Pracchia transitano 6.903 persone in arrivo e 9.282 in partenza, con la punta massima di arrivi ad agosto (1.273) ed una di partenze (1.951) a settembre. A novembre si registra il secondo più alto picco di partenti (1.254) per *"emigrazione di lavoranti per la Maremma"* come annota il capostazione. Un appunto in margine, con tutta probabilità di Cipriano osserva che «questo documento mi fù fornito dal Capostazione di Pracchia nel 1881. Oggi il movimento di forestieri nell'Estate (1886) è certamente triplicato».
Un altro documento (IT SimFag FT, TR005) ci informa che sempre nel 1881 dalla stazione transitano in uscita 20.000 tonnellate annue tra ferro, carta e lana, oltre a 9.000 tonnellate annue di ghiaccio.
Le cifre citate credo debbano far riflettere sull'impulso dato dalla ferrovia a questa zona, pur appunto con i limiti della rete stradale locale, in alcuni casi costituita da vere e proprie mulattiere.
Con le persone circolano anche le idee: le *"popolazioni laboriose e di miti costumi"*[11], secondo un *topos* duro a morire, entrano in contatto con l'Italia e l'Europa: Pistoia, Bologna, Firenze sono più vicine. La cultura e la politica si avvicinano e nel lungo periodo si creano circoli virtuosi che né il fascismo né un capitalismo gretto e paternalistico riusciranno a spezzare.
«Aveva portato una vera rivoluzione nella Valle del Reno, la strada ferrata. Da ragazzo, io salivo a guidare il Medico Condotto alle case alte, e, quando gli scrivevo le ricette, era sempre la stessa solfa: "Bisolfato di Chinino, Acqua di Menta" e visi gialli di carbonai malarici, trasferitisi in Sardegna, che ora si mangiavano i risparmi in medicine. Intorno a quei focolari di macigno affumicato, non si vedeva che pile di focaccette gialle e di necci tumefatti entro foglie di castagno, semicotti a secco tra due piastrelle di sasso, che, appena ci lasciavano fare,

[10] Si fa riferimento in modo particolare alle immagini pubblicate in *La ferrovia transappennina*, cit. alle pagine 183, 332, 333, 334. Purtroppo si tratta in massima parte di cartoline non datate

[11] *Il lanificio Schmitz a S. Marcello e l'industria dei panni in Italia*, in Francesco Grispigni – Luigi Trevellini, *Strenna della Scienza del Popolo pel 1869*, Anno II, E. Treves & C. Editori, Milano 1868, pag. 139

noi trasformavamo in altrettante murielle. E la sera, il tramenio del paiolo della polenta alla catena. Solo col fisso della ferrata abbiam visto gote rosse, e qualche pentolata di lesso, sui primi fornelli».[12]

E già prima per la costruzione molti montanari avevano trovato lavoro con la Porrettana, ed i ferrovieri dopo appunto, sempre rimanendo in equilibrio con l'orto e la selva.

Re vivi e re morti (Umberto I), soldati vivi e soldati morti (milite ignoto), capi di stato, scrittori, artisti, futuristi, cittadini in vacanza e montanari migranti, tutti passano da Pracchia, qualcuno si ferma, altri proseguono, con treni in corsa cadenzati a tutte le ore del giorno e della notte.

Più tardi, nel 1926, e per un'altra ferrovia, la Ferrovia Alto Pistoiese, da Pracchia a Mammiano, anche il tempo sarà scandito in maniera diversa: sulla stazione della F.A.P., di fronte a quella delle oramai Ferrovie dello Stato, è posto un orologio. La proprietà della ferrovia è privata, il principale finanziatore è la Società Metallurgica Italiana, che più tardi apporrà un orologio anche sulle scuole di Campo Tizzoro (ma non sulla chiesa dello stesso paese, sempre sponsorizzata dalla S.M.I. nel 1940). I tempi, e non è una battuta di spirito, cambiano.

Il 22 aprile 1934 entra in funzione la Direttissima (anche se le prime idee di questa linea risalgono addirittura al 1845, contemporanee del progetto Cini), che collega Bologna a Firenze via Prato: la Porrettana decade e con essa una parte dell'economia montana; la guerra troppo vicina fa il resto. A Pracchia dei lussuosi alberghi tra '800 e '900 non rimangano che scheletri: il più grandioso, l'Albergo-Ristorante l'Appennino, è stato abbattuto qualche anno fa.

Ma ancora più tardi è sempre la Porrettana, quella che prima aveva portato i carbonai in Maremma, Corsica, Calabria, che negli anni '50 del '900 porta intere famiglie da Maresca, Limestre, Gavinana, Campo Tizzoro, Pontepetri, Orsigna in Francia, Svizzera, Germania, vittime di un modello industriale e di scelte politiche che alla lunga si sono rivelate sbagliate.

I tempi cambiano ancora: la F.A.P. viene chiusa nel 1965, sostituita da un servizio di autobus. Ogni tanto qualcuno pensa, con progetti più faraonici di quello di Narciso Frosali (1882), lo vedremo in seguito, di ricostruirla, magari facendola arrivare sino ad Abetone.

Intanto sulla Porrettana, per ora, da Pracchia transita un treno per Bologna ed uno per Pistoia ogni due ore, fino alle 19.57 nella prima direzione ed alle 19.34 nell'altra.

Che i tempi cambino invano?

«Alla fine del secolo l'Italia si trova a un bivio: da una parte c'è il collasso definitivo delle proprio infrastrutture di trasporto, dall'altro la definitiva integrazione con l'Europa e il rilancio.»[13]

[12] Pietro Jahier, Morte alla Porrettana (1960), tratto da M. Panconesi, M. Colliva, S. Franchini, Cara Porrettana, Ponte Nuovo editrice, Bologna 1982, pag. 152

[13] Giuntini, *Nascita*, cit. p. 595

Le ferrovie in Toscana e gli interessi ferroviari dei Turri

Gli interessi in campo ferroviario della famiglia Turri vengono da lontano, non sono limitati alla Montagna Pistoiese. Se dal Fondo Turri non emergono dati circa questo tema si hanno tuttavia in studi ed inventari pubblicati dati significativi che riassumo.

In Toscana l'interesse per la ferrovia matura presto, e matura subito in chiave speculativa, una direzione che accende molti interessi e fa investire ingenti capitali privati.

La prima linea che viene presa in considerazione, nel 1837, è quella da Firenze a Livorno, dalla capitale del granducato al più importante porto del regno, linea battezzata Leopolda, in onore del sovrano regnante, Leopoldo II. La concessione il 14 aprile 1838 viene affidata a due banchieri toscani, Emanuele Fenzi di Firenze e Pietro Senn di Livorno. I lavori iniziano nel 1841 e si concludono, con la completa transitabilità della linea, nel 1848.

Una volta dato l'avvio l'interesse cresce, le richieste di concessioni si fanno intense e Leopoldo II in una politica di scarso interesse nel settore moltiplica l'affidamenti ai privati delle costruzioni delle linee, affidamenti non sempre andati a buon fine, legati spesso più a puri interessi di immediato guadagno che ad un reale interesse di sviluppo.

Anche Carlo Schmitz, socio di Giulio Turri a partire dai primi anni '50, si muove in fretta in questo settore e già nel 1845 lo troviamo nel comitato guidato dal banchiere di origine trentina Johann De Putzer interessato alla concessione del tratto ferroviario Firenze - Pistoia.

Nel novembre del 1846 è firmatario con Felice Vasse, Giuseppe Panattoni, Guglielmo Altoviti ed Angelo Ambron di una supplica al Granduca per ottenere la concessione di una ferrovia tra Firenze e Faenza.[14]

Nel 1855, certamente già in società con Giulio Turri, insieme alla Casa livornese Rodocanacchi, mercanti di origine greca, Carlo Schmitz si interessa per l'ottenimento della concessione ferroviaria da Firenze ad Arezzo, ma anche qui, come nelle altre due imprese sopra citate, esce sconfitto.

[14] Tra i suoi compagni di avventura ho reperito notizie solo di Felice Vasse, autore di almeno uno studio sulla ferrovia, dal titolo *Strade Ferrate*, pubblicato in *La patria*, n. 23, 24 settembre 1847 e di Giuseppe Panettoni, avvocato, eletto poi nel 1860 deputato a Rosignano Marittimo, più tardi sarà senatore.

Ben presto l'assetto politico toscano cambia: Leopoldo II lascia definitivamente la Toscana e si insedia un nuovo governo provvisorio, in attesa, breve, dell'ingresso nel nuovo stato italiano. L'8 marzo 1860 il governo provvisorio affida la concessione per la costruzione della ferrovia Maremmana ad una società dove sono presenti i più importanti finanzieri toscani. Se esaminiamo l'atto ufficiale di concessione di questa ferrovia[15] all'articolo 6, i promotori, troviamo indicati tutti gli interessati al progetto:

[15] *Concessione di una Strada ferrata litoranea da Livorno allo Stato Romano*, pubblicato in *Atti e documenti editi e inediti del Governo della Toscana dal 27 aprile in poi*, Stamperia sulle Logge del Grano, Firenze 1860

Art. 6. I promotori:

Sigg. Cav. Pietro Bastogi come rappresentante la Casa M. A. Bastogi e figlio,
» Dott. Tommaso Mangani,
» Cav. Ubaldino Peruzzi,
» Pietro Igino Coppi,
» Comm. Isaac Sonnino,
» Cav. Carlo Schmitz, come rappresentante la Casa Schmitz e Capezzuoli,
» Conte Ugolino Della Gherardesca,
» Abramo Philipson,
» D. P. Adami,
» Eduardo Blout,
» David Bondi rappresentante la Casa Cavè Bondi,
» Avv. Luigi Casamorata,
» Avv. Salvadore Disegni,
» Cav. Priore Emanuele Fenzi e C.,
» Cav. Valfredo Della Gherardesca,
» March. Lorenzo Ginori Lisci,
» Leopoldo Goldschimdt rappresentante le Case B. H. Goldschimdt di Francoforte sul Meno,
» Fratelli Hall proprietarii della Miniera di Montecatini,
» March. Attilio Incontri,
» Conte Federigo De Larderel,
» Giorgio Maurogordato come rappresentante della Casa Rodocanacchi figlio e C.,
» Giovanni Papudoff,
» Cav. Vincenzo De' Baroni Ricasoli,
» Alberto Ziegler.

In realtà Carlo Schmitz qui è ancora con la vecchia denominazione di Schmitz & Capezzuoli, probabilmente perché visto che il primo tentativo di concessione di questa ferrovia risaliva a parecchi anni prima era rimasta questa denominazione, anche se gli atti ufficiali visti in precedenza la davano già come Schmitz & Turri. In ogni caso in questa occasione Carlo Schmitz mette a segno un'impresa importante, sottolineata anche dalla cospicua presenza di azioni di questa ferrovia in portafoglio. E se esaminiamo gli altri partecipanti all'impresa vediamo molti personaggi legati alla Schmitz & Turri in più occasioni e collegati tutti alle vicende ferroviarie ed imprenditoriali della Toscana, tra cui, per citarne solo alcuni, Ubaldino Peruzzi (debitore della Schmitz & Turri), Pietro Igino Coppi, Emanuele Fenzi, i fratelli Hall: i Fenzi sono i promotori, concessionari e costruttori della prima ferrovia

toscana (oltre ad avere interessi nella linea Firenze-Pistoia), mentre Ubaldino Peruzzi ne sarà direttore. Il Coppi ed i fratelli Hall hanno stretti rapporti con i Cini, specie con Tommaso, ed erano i concessionari della linea Firenze-Pistoia, oltre che essere importanti industriali del rame, insieme a Francesco Giuseppe Sloane, con il già citato impianto de La Briglia (PO) progettato proprio da Tommaso Cini.
Sempre nella pubblicazione troviamo Carlo Schmitz nel Consiglio di Direzione della ferrovia.
Per quanto riguarda la Montagna Pistoiese il 9 dicembre 1846 il Granduca di Toscana Leopoldo II approva la costituzione della *Società Anonima per la strada a rotaje di ferro da Pistoia al confine Pontificio della Porretta*, società creata dai fratelli Bartolomeo, Tommaso e Pietro Cini e con nel consiglio di amministrazione, oltre ai Cini, Eusebio Giorgi, Giovan Battista Amici, Ferdinando Panciatichi Ximenes, Pietro Igino Coppi, Laudadio della Ripa, Raimondo Meconi. Lo scopo appunto è di progettare e costruire, se avuta la concessione, una linea ferroviaria tra Pistoia e Porretta[16].
Alterne vicende che non riassumo qui ci portano fino al 17 settembre 1849, quando gli azionisti decidono di sciogliere la società: i progetti ferroviari avevano avuto una battuta d'arresto, anche a causa dei mutati scenari politici. I Cini tuttavia non si perdono d'animo ed alla fine del 1851 (lo statuto è approvato a Modena dalla Commissione internazionale che rappresentava i cinque governi promotori (Stato Pontificio, Austria, Ducato di Modena, Ducato di Parma, Toscana) il 26 giugno 1852 dopo che la società ha vinto la concessione) viene creata una nuova società, la *Società Anonima per la Strada Ferrata dell'Italia Centrale*[17] sulla falsariga di quella del 1846: al suo interno, al fine anche di dare a questa solidità finanziaria in vista di una possibile concessione, ci sono vari banchieri, tra cui Carlo Schmitz, nel ruolo di vice presidente del Comitato di costruzione ed amministrazione, presieduto da Vincenzo Amici, figlio di Giovan Battista.
Il 16 febbraio 1852 la società presenta un progetto definitivo alla *Commissione internazionale per la Strada Centrale Ferrata Italiana*.
Il 26 giugno la Società ottiene la concessione: Tommaso Cini, principale artefice del progetto, è morto la sera del 25. Il 9 agosto 1853 iniziano ufficialmente i lavori a Pracchia, oggi in provincia di Pistoia: 400 operai si occupano della deviazione del Reno nel punto dove dovrà sorgere la stazione di Pracchia, delle strade di servizio, dello scavo dei pozzi I e II per la lunga galleria da S. Mommè a Pracchia.
L'impresa che inizia i lavori della galleria tramite i pozzi, la Paolo Lampronti, (presente nel Comitato di costruzione ed amministrazione) manifesta ben presto difficoltà e nel marzo del 1854 è sostituita dalla Schmitz & Capezzuoli.
Purtroppo la Società Anonima, malgrado la presenza di banchieri forti, tra cui Angiolo Mortera, Pietro Bastoni (fondatore più tardi con Bartolomeo Cini della *Società delle Strade Ferrate Meridionali*), Pasquale Revoltella, ed anche di valenti tecnici[18] non si rivela troppo stabile, evidenziando oltretutto una difficoltà a collocare le quote azionari indispensabili per avere il capitale per la costruzione. Il 15 dicembre 1855 i lavori iniziati poco più di due anni prima vengono sospesi, anche se i pozzi della galleria sono scavati fino al gennaio successivo. Il 17 marzo la concessione viene affidata ad una nuova società e la vecchia liquidata. Del comitato liquidatore fa parte Carlo Schmitz. Il gruppo di banchieri che di fatto costituivano la base della società creata dai Cini rivela il suo vero volto: la costruzione della linea Porrettana nel tratto toscano doveva essere una pura operazione finanziario/speculativa che scontrandosi anche con le difficoltà tecniche sul terreno fallisce miseramente.
Per concludere sul tema della Porrettana voglio riportare un brano dalle memorie di Leopoldo II, che tratteggia in maniera efficace il fermento attorno alla ferrovia, brano che fa riferimento agli ultimi anni della sua permanenza in Toscana:
«Condussi il figlio poi nell'Appennino pistoiese perché conoscesse il grandioso, difficilissimo lavoro della strada internazionale da Bologna verso Livorno, opera sociale, una delle maggiori in Europa: l'unico, ma sempre difficile passo per cui sia possibile condurre strada ferrata dalla cresta d'Appennino per la precipitosa discesa dalla parte di mezzogiorno in Toscana, richiese molti anni di studio. Vide il figlio il contrafforte di San Mommè, da forare e traforar poco dopo in senso inverso. Sorpassò il crine d'Appennino vicino a Pracchia, ove per il tunnel necessari tre pozzi per poter lavorare a riscontro, e macchine a vapore si trasportavano in luoghi affatto inospitali, difficilissimi, per strade per ciò appositamente aperte. Vide i trafori incominciati, alcuni curvi: ed uno, fra Colle e Piteccio, per impero di necessità fatto a foggia di serpe, con due opposte curve ricongiunte; cose non tentate ancora: tre viadotti immensi in costruzione a tre ordini di archi, dell'altezza di 50 metri, per varcare tre forre profondissime, tutti dentro lo spazio di poco più d'un miglio toscano, senza dei quali non era modo a scen-

[16] I personaggi coinvolti in questa impresa sono piuttosto eterogenei e vale la pena di dare alcuni cenni su di loro: Eusebio Giorgi era professore di fisica e direttore dell'Osservatorio ximeniano di Firenze, l'Amici, di origine modenese (1786-1863), era un ingegnere, professore all'università di Bologna, con interessi nel campo dell'ottica, e direttore su incarico di Leopoldo II dell'osservatorio astronomico fiorentino de La Specola; il Panciatichi era un ricco possidente di origine pistoiese ma residente a Firenze, proprietario oltretutto del Castello di Sommezzano, nel comune di Reggello, nel Chianti, in che aveva trasformato, con un proprio originale progetto, in residenza in stile moresco; del Coppi parleremo in seguito; Laudadio della Ripa apparteneva ad una importante famiglia di banchieri ebrei di Pesaro, con una filiale della casa a Firenze. Laudadio dal 1825 è a Firenze e nel 1828 chiede di essere naturalizzato toscano. Muore il 13 aprile. Raimondo Meconi era legato al Vieusseux e conoscente di Nerina Tighe, imparentata con i Cini.

[17] *"E' formata in Firenze una Società Anonima all'oggetto di costruire e porre in attività una strada ferrata da Piacenza per Parma, Reggio, Modena e Bologna, a Prato o Pistoia con un ramo da Reggio verso Mantova fino alla destra del Po, conformemente alla Convenzione stipulata in Roma il 1 maggio 1851 fra i Governi Pontificio, Austriaco, Estense, Parmense e Toscano."* In *Documenti principali relativi alla Strada Ferrata dell'Italia centrale*, Per gli Eredi Soliani Tipografi Reali, Modena 1852, pag. 65

[18] Si cita Salvatore Caccianino, architetto ed ingegnere, autore di una monografia dal titolo *Progetto della Strada a Guide di Ferro da Piacenza a Parma eseguito in esito a Graziosa Sovrana Concessione Accordata da Sua Maestà Maria Luigia Arciduchessa d'Austria, Duchessa di Parma, Piacenza e Guastalla agli Ingegneri Milanesi Giuseppe De Luigi, Baldassare Lejnati, Salvatore Caccianino, Francesco Pasetti, Carlo Minuta-Cereda*, Milano 1843, scritta in collaborazione con Giuseppe De Luigi, Baldassare Lejnati, Francesco Pasetti, Carlo Minuta-Cereda, e di *Esposizione storica dei fatti che hanno preceduto, accompagnato e susseguito il Sovrano Privilegio per la costruzione di una strada a guide di ferro nei Ducati Parmensi con aggiunta di tutti i documenti dei quali trovasi istruita*, Milano 1852.

dere al piano. Il concetto dell'opera, è merito d'ingegnere toscano, fu approvato da Manetti. La via supera un'altezza di metri 671 al disopra del livello del mare, e fra i molti trafori quello di Pracchia tocca metri 1753, e quello del Signorino metri 1063, senza numerare i molti trafori minori ed opere d'arte d'ogni maniera: una doppia gigantesca risvolta di strada ferrata intorno e dentro al monte nel breve spazio di poche miglia toscane»[19]
Le vicende ferroviarie della Schmitz & Turri sembrano terminare dopo l'ottenimento della concessione della Strada Ferrata litoranea da Livorno vista in precedenza.
In realtà non è così, si modificano solo le modalità in cui questo banco partecipa al settore.
Infatti nel 1883 troviamo Giulio Turri presidente della Ferrovia Marmifera, una ferrovia privata, costruita dal 1871 al 1890, finalizzata a favorire il trasporto del marmo dalle cave al porto di Marina di Carrara lungo un complesso percorso di ventidue chilometri. E' stata dimessa nel 1964. I dati sulla presidenza Turri non sono molti, nell'inventario dell'Archivio della ferrovia[20] ho reperito un solo cenno a Giulio Turri: sarebbero necessaria ricerche più approfondite in tal senso che non mi è stato possibile compiere in questa fase. In ogni caso anche tra di documenti del Fondo Turri si cita Giulio come presidente della Marmifera (lettera di Charles P. Sheibner a Cipriano Turri del 12 dicembre 1882, IT SimFag FT, FP013).

[19] *Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*, a cura di Franz Pesendorfer, Sansoni, Firenze 1987, pag 510

[20] *Inventario dell'archivio della Ferrovia marmifera privata di Carrara*, a cura di Paola Bianchi e Laura Ricci, Tomo I, Biblioteca Civica, Carrara 2001, pag. 58

La ferrovia Pracchia - La Lima

Se si tengono presenti le fonti a stampa ho reperito un solo riferimento, per altro piuttosto oscuro ed in parte errato, circa progetti di un possibile collegamento ferroviario tra la stazione di Pracchia, sulla linea Bologna - Pistoia, la Porrettana, nel comune di Pistoia e la località La Lima, nel comune di Piteglio, sede dell'importante, ma oramai ex, cartiera della famiglia Cini, collegamento antecedente alla Ferrovia Alto Pistoiese (inaugurata il 21 giugno 1926), che faceva servizio tra Pracchia e Mammiano.
Scrive Giovanni Busino:
«[nel 1883, da parte della Società delle ferriere italiane] vennero cominciati gli studi per migliorare le condizioni dei trasporti tra Mammiano e la stazione di Pracchia, e tra questa località e la stazione ferroviaria di San Marcello, studi ai quali peraltro fu necessario associare la Compagnie Générale de chemins de fer secondaires de Bruxelles, con cui la Banca Generale era legata per affari di ferrovie e di tramvie in Italia»[21].
Posso supporre che la citazione della stazione di San Marcello, inesistente nel 1883 ma presente dal 1926 al 1965, sia derivato dall'esame da parte dell'autore di piante topografiche non troppo aggiornate, ad esempio quelle ad 1:25.000 dell'I.G.M., che riportano la linea F.A.P. e la sua stazione di San Marcello. In ogni caso il passo citato ci fa intravedere come la Società delle ferriere avesse interesse a sviluppare un proprio collegamento ferroviario tra la stazione di Pracchia ed il proprio stabilimento di Mammiano, nel comune di San Marcello Pistoiese, portato "in dote" dalla famiglia Fenzi.
Per quanto riguarda la *Compagnie Générale de chemins de fer secondaires de Bruxelles* ho verificato solo che questa società si costituisce nel 1880[22], ma non ho rilevato interessi in Italia.
Nel Fondo Turri sono presenti un numero considerevole di documenti, distribuiti in cartelle differenti e compresi nell'arco cronologico 1880-1898, che fanno riferimento a progetti di collegamento ferroviario Pracchia - San Marcello – Mammiano - La Lima, un collegamento realizzato solo per la tratta Pracchia – Mammiano a partire dal 1926.
In ogni caso non è evidente quando il Pareto, ovvero la Società delle Ferriere ed ancora la Banca Generale, presente più volte nel Fondo Turri con lettere del direttore Antonio Allievi, si interessano di migliorare il collegamento Pracchia-Mammiano, certo ben prima del 1883 citato nel passo del Busino sopra ricordato.
Il dottor Pier Carlo Della Ferrera ha cortesemente compiuto per mio conto ricerche presso il Fondo Pareto della Banca Popolare di Sondrio, reperendo quello che sembra essere il primo cenno al progetto in una lettera di Pareto all'Allievi del 19 agosto 1881:
«Ricevo il fs telegramma d'oggi. Non avendo ricevuto risposta alla lettera che le scrissi, e che vedo esserle arrivata solo oggi, non avevo più fatto altre premure per avere notizie del tramway di Mammiano. Ora andrò io stesso domani a Mammiano ed, occorrendo, andrò col Mazzocchi, dal segretario della provincia che ha in mano quell'affare».[23]
Cenno che tuttavia sempre implicare già passi precedenti.
Il mio punto di partenza è comunque adesso una lettera molto significativa: anche se ci erano stati contatti ufficiosi già in precedenza, e ne parlerò, il 21 gennaio 1883 Vilfredo Pareto, nella veste di Direttore generale della Società delle ferriere italiane, scrive a Cipriano Turri, dandogli un incarico ufficiale:

[21] Giovanni Busino, Vilfredo Pareto e l'industria del ferro nel Valdarno. Un contributo alla storia dell'imprenditoria italiana, Banca Commerciale Italiana, Milano 1977, pagg. 78-79

[22] Sulla *Compagnie Générale de chemins de fer secondaires de* Bruxelles cito la pubblicazione *Compagnie Générale de chemins de fer secondaires (Société Anonime). Statuts,* Typographie et lithographie E. Guyot, *Bruxelles 1880,* gentilmente messomi a disposizione dall'Archivio storico della Provincia di Brescia.

[23] Fondo Pareto – Sondrio, IT PopSo FP R04C094

«ci pregiamo di pregarla di trattare a nome nostro, nel comune interesse, per gli studi di una tramvia, con il s[i]g Sheibner, da Pracchia alla Lima (IT SimFag FT, Miscellanea 1883)».
E già subito si introduce un attore principale della vicenda, quel Charles P. Sheibner che risulta essere il progettista più quotato della linea, anche se altri ce ne sono stati.[24]
Nel prosieguo della lettera Pareto informa il Turri che la spesa del progetto non dovrà superare le 3.000 lire (circa 11.350 euro di oggi), così ripartite: 1.500 lire pagate dalla Società delle ferriere, 1.000 lire dalla ditta G. Cini (Giovanni Cosimo) e 500 lire dai Turri. Se lo Sheibner accetta l'incarico saranno da versare come acconto 1.500 lire.
Vediamo subito come gli interessati alla ferrovia sono i tre principali, ma direi unici, industriali della Montagna Pistoiese. A quella data i Cini avevano una cartiera di grande tradizione alla Lima, fondata in quella località nel 1822 dai fratelli Giovanni e Cosimo, la Società delle ferriere il laminatoio a Mammiano, i Turri (anche se con il nome di Felice Ponsard & C.) lo stabilimento per la lavorazione di spilli e minuterie di rame a Limestre.
Per avere un quadro sommario del potere industriale dei tre interessati alla ferrovia riporto qui una nota non datata (IT SimFag FT, Div.) ma insieme a documenti dei primi anni '90 dell'800 e dunque circa dieci anni dopo la lettera del Pareto che sto citando, con questo schema con le tonnellate annue di merci trasportate:

da Pracchia a Limestre	tonnellate 3.600
da Limestre a Pracchia	tonnellate 3.800
da Limestre a Mammiano	tonnellate 1.700
da Mammiano a Limestre	tonnellate 1.700
da Pracchia a La Lima	tonnellate 2.800
da La Lima a Pracchia	tonnellate 1.200

La tabella ci da dati interessanti: credo che la nota sia da riferirsi al periodo in cui i Turri avevano già acquisito, o almeno preso in affitto, gli impianti di Mammiano (1892), infatti solo così si spiegano i traffici tra Limestre e Mammiano e viceversa: i Turri fondevano il rame a Limestre e lo laminavano a Mammiano (stesse quantità nelle due direzioni). I movimenti in direzione de La Lima e viceversa fanno riferimento alla cartiera dei Cini: la quantità in transito minore in direzione di Pracchia può essere spiegata con il fatto che la carta dei Cini utilizzava anche altri percorsi di vendita oltre che la ferrovia Porrettana, cosa che invece non sembra per i Turri, che probabilmente spedivano i loro prodotti solo con questo mezzo.
Un'altra nota non datata (IT SimFag FT, FP056) ma risalente probabilmente alla fine degli anni '70 riporta invece questo schema di merci annue trasportate suppongo in direzione di Pracchia, considerando a Limestre il Lanificio Schmitz:

Ferriere di Mammiano	Tonnellate 11.500
Cartiera della Lima	Tonnellate 2.500
Lanificio di Limestre	Tonnellate 500

Finite per il momento lo digressioni torno alla lettera del Pareto del 21 gennaio 1883: una condizione essenziale era che lo Sheibner consegnasse, entro tre mesi dal conferimento dell'incarico, studi «completi e tali da poter servire all'esecuzione della linea».
Una volta consegnato il progetto lo Sheibner aveva ancora tre mesi di tempo per presentare un contratto per l'esecuzione e l'esercizio della ferrovia.
Cipriano dopo la lettera del Pareto non pone tempo in mezzo: subito scrive allo Sheibner che il 24 gennaio accetta l'incarico e la cifra proposta:
«in risposta alla vostra lettera in data d'ieri con la presente mi impegno a farvi gli studi completi e definitivi per la costruzione ed esercizio del Tram a Vapore da Pracchia alla Lima per la somma di Lire tremila (l. 3000), di cui la metà, ovvero lire 1500.-, saranno da voi versate domani per mio conto presso i miei banchieri Signori French & Co. di Firenze, e le rimanenti lire 1500.- lo saranno appena che avrò rimessi gli studi suddetti, che (salvo casi di forza maggiore) io m'impegno a presentarvi nel termine di tre mesi da oggi, completi e dettagliati in modo da poter servire alla domanda di concessione ed all'esecuzione della linea. Quando poi nel detto termine io non abbia adempiuto a tali condizioni, sarò in obbligo di restituirvi le lire 1500. di che sopra, e non avrò diritto alle

[24] Su di lui non ho reperito molti dati: il nome completo dovrebbe essere Charles P. Sheibner du Riche Preller, nato nello Yorkshire (GB) nel 1844 e morto in Italia il 17 febbraio 1929, di professione ingegnere elettrico e geologo. E' autore di alcune pubblicazioni di carattere geologico.

lire 1500.- ulteriori a saldo. Le suddette lire 3000- vi saranno da me restituite sa sarò dichiarato Concessionario della linea (IT SimFag FT, FP019)».
Il 25 gennaio Cipriano versa la somma.
In realtà i contatti con Sheibner era stati presi già da tempo e c'è da supporre che la lettera del Pareto del 21 gennaio fosse più l'atto formale di conclusione di un processo già ben avviato. E prima ancora si era formato un Comitato promotore per la ferrovia, *«composto dall'Ing. Pareto, cav. Cini* e *C. Turri»* (IT SimFag FT, FP004), tanto che già il 23 giugno 1882 incaricava l'ingegner Narciso Frosali di redigere un progetto, ma di questo ne parlerò oltre: vediamo ancora i rapporti con lo Sheibner.
La prima lettera dello Sheibner a Cipriano è del 22 agosto 1882:
«Onorevole signore, A seguito delle notizie gentilmente fornitemi dal mio amico il Signore Placci in merito alla linea Pracchia-Lima, mi pregio confermare ciò che ebbi già occasione di scrivere al Signore Barone French con preghiera di darne comunicazione al suo cognato il Signore Cini: che cioè, a mio parere, lo scopo di tale linea, di allacciare gli stabilimenti industriali della regione Pistoiese alla Stazione (AI) di Pracchia, potrebbe raggiungersi molto più facilmente, economicamente ed efficacemente mediante una tramvia a vapore, purché, ben inteso, le condizioni della strada siano tali da permettere la costruzione e l'esercizio di una Tramvia con i vantaggi voluti. Nel caso dunque che i Signori interessati nell'attivazione di una via ferrata fra i due punti divenissero nella decisione di sostituire alla ferrovia progettata una Tramvia come sopra, sarei lieto di entrare con Essi in trattativa per agevolare l'esecuzione di un tale progetto (IT SimFag FT, FP011)».
I tre personaggi citati in questa lettera sono il primo probabilmente Carlo Placci (1861-1941), eclettico personaggio fiorentino, il French un noto banchiere fiorentino che si imparenterò con i Cini; il Cini è sicuramente Giovanni Cosimo Cini (1840-1930), ultimo discendente della famiglia, che, ci interessa qui sottolineare, verso la fine degli anni '70 dell'800 prende il posto del padre Bartolomeo (morto nel 1877) nel consiglio di amministrazione della *Società delle strade ferrate meridionali*. Giovan Cosimo ne diviene prima vicepresidente e poi presidente dal 1919 al 1926. È evidente che fosse interessato allo sviluppo ferroviario della Montagna Pistoiese.
Poco più di un mese prima, l'11 luglio, l'ingegner Narciso Frosali[25] aveva presentato agli *"illmi sigg. Componenti il Comitato Promotore per lo studio di una Tramvia fra la Stazione di Pracchia e La Lima"* (IT SimFag FT, FP055) un dettagliato progetto che non era piaciuto a Pareto - Cini - Turri.
In sintesi il progetto Frosali, che è in realtà un primo abbozzo in attesa di verificare con dati concreti la convenienza dell'impianto della ferrovia, a scartamento ridotto di 0,70 metri e con un raggio minimo di curvatura di 40 metri, sottolinea la natura eminentemente franosa della maggior parte dei terreni attraversati, cosa che comporta una scelta drastica: una galleria sul fondovalle tra Bardalone e Limestre di 1400 metri, con un costo e difficoltà tecniche assolutamente proibitive per una impresa privata.
La possibilità di realizzare una galleria più breve, nei pressi del passo dell'Oppio, ma non meno di 300 metri, era subordinata a imponenti lavori di consolidamento dei terreni attraversati.
Una parte del tracciato che per contro per il Frosali non presentava nessun problema era quella compresa tra Limestre e Mammiano:
«il Tratto compreso fra l'Opificio dei Signori Turri e la Lima, lungo il corso del Limestre, quantunque sembri di maggior pendenza, e non offra la favorevole condizione di poter collocare il binario sopra nessuna strada ruotabile esistente, non presenta tuttavia difficoltà superiori all'aspettativa».
Ad un esame sul campo compiuto nell'agosto 2006 la zona risulta molto accidentata e scoscesa e non è chiaro a prima vista cosa avesse in mente il Frosali senza grossi lavori e conseguenti investimenti. E possibile che il tracciato previsto passasse a monte degli impianti di Mammiano per dirigersi su una quota piuttosto alta verso La Lima, secondo un tracciato che nella prima parte poteva seguire una delle gore che alimenta Mammiano.
In ogni caso anche se non gradito (e credo sia chiaro il perché) il progetto costa agli industriali 2.100 lire, pagate al Frosali il 18 settembre (IT SimFag FT, FP004).
Dalla prima lettera del 22 agosto lo Sheibner si mette subito al lavoro, tornando a scrivere a Cipriano il 24 novembre e 12, 13, 14, 15, 16, 24, 28 dicembre 1882. Più volte nelle varie lettera fa riferimenti a Pareto, anche in chiave polemica, esempio: *"Per quanto riguarda segnatamente il dubbio che esprime il Signore Ingegnere Pareto relativo al sistema della rotaia dentata, non spetterebbe a me di fare un discorso accademico sui vantaggi od inconvenienti del medesimo, ma egli deve necessariamente ed anzitutto persuadersi o no delle cifre e dei fatti, tanto più che 'l'aritmetica non un opinione'".* (lettera 12 dicembre 1882, IT SimFag FT, FP013). Il Pareto sembra

[25] Alcuni dati: socio del collegio degli Architetti ed Ingegneri di Firenze dal 1876 al 1885, opera in Sicilia nel 1881 ed a Napoli nel 1883, tra il giugno 1885 ed il gennaio 1886 dirige la miniera di Castelnuovo dei Sabbioni, succedendo a Celso Capacci ed alle dipendenze di Vilfredo Pareto. Nel 1871 aveva steso un progetto ferroviario: *Ferrovia Cortona-Acquaviva, congiunzione delle linee umbro-aretina e centrale-toscana, progetto sommario dell'ingegnere Narciso Frosali per commissione del Municipio di Cortona*, Paris, Firenze 1871. Nello stesso periodo cura la ristrutturazione di villa Tommasi a Cortona. A Firenze realizza il villino Vegni in piazza della Zecca Vecchia. Ringrazio l'architetto Elisabetta Marcellini per utili informazioni sul Frosali a Cortona.

essere l'interlocutore principale dello Sheibner durante la stesura del progetto, specie per quanto riguarda problemi e possibilità di natura tecnica. D'altra parte era ingegnere ed aveva lavorato in campo ferroviario, per cui era l'unica persona con adeguate conoscenze in questo settore con il quale il progettista poteva confrontarsi.

In ogni caso da tutte queste lettere emergono due aspetti essenziali. Da un punto di vista strettamente tecnico lo Sheibner sottolinea a più riprese la necessità di migliorare il tratto di strada da Pracchia a Pontepetri (di poco più di 3 chilometri), quest'ultimo punto di confluenza sulla strada per Modena, la Ximenes-Giardini, tratto in cui la ferrovia non avrebbe avuto una sede propria, essendo dislocata lungo la sede stradale. Su questo aspetto Cipriano si muove con la consueta rapidità e già a febbraio 1883 è pronta una bozza di petizione (IT SimFag FT, FP044) al sindaco di San Marcello Pistoiese da parte di "*Industriali, Proprietari e Negozianti della Montagna pistoiese*" perché si faccia interprete presso la provincia di Firenze (la provincia di Pistoia è stata creata nel 1928) del miglioramento della strada, con considerazioni sapientemente retoriche:

«fino dal giorno in cui fù aperta al pubblico esercizio la ferrovia Porrettana, le relazioni della Montagna Pistojese col centro della Provincia e col resto d'Italia doverono subire delle modificazioni e tanto le merci che i viaggiatori preferirono raggiungere la nuova stazione di Pracchia, abbandonando l'antica Nazionale Modenese presso il paese di Pontepetri. Allora non fù calcolata l'importanza di movimento che quel tratto da Pontepetri a Pracchia avrebbe in seguito assunta e il R. Governo si limitò ad allargare di poco l'antica via mulattiera, la quale invece di seguire in modo regolare in corso del fiume Reno, fà salite e scese inutili, arrecando a tutti gli utenti un danno considerevole e alla Provincia una spesa di manutenzione che non deve essere indifferente. In fondo, è questo piccolo e scabroso tratto di strada provinciale, che lega la Montagna Pistojese a tutto il resto d'Italia; la Montagna Pistojese, che, tagliata fuori da qualsiasi comunicazione ferroviaria, lontana dal centro della Provincia, vive vita stentata, malgrado le Industrie ivi esistenti, le quali però furono impiantate in altri tempi, quando i mezzi di trasporto non erano, come sono oggi, elemento essenziale della loro prosperità».

Certo se si guardano i dati sui transiti alla stazione di Pracchia riportati in precedenza non sembra che la Montagna vivesse di vita stentata, ma d'altra parte la lettera doveva servire a convincere le istituzioni a fare spese! Non so se il sindaco si fa interprete presso la provincia degli interessi degli industriali, comunque il comune di San Marcello Pistoiese solo nel febbraio 1885 prende una posizione ufficiale sull'argomento. Nel Fondo Turri è conservato un *"estratto delle deliberazioni prese dalla Giunta municipale di S. Marcello Pistoiese nella sua adunanza del 2 febbraio 1885"* (IT SimFag FT, TR002), dove Luigi Biondi, sindaco, e Pietro Papini e Giuseppe Palmerini, assessori, si pronunciano in merito alla questione nominando una commissione composta da Cipriano Turri ed Emilio Farina, incaricandoli di intercedere presso il Prefetto di Firenze, il Ministro della Guerra, dei Lavori, Pubblici, dell'Interno per la risoluzione del problema, al fine che *"siano appagati questi giusti desideri di questa Giunta per il progresso del commercio, per il trasporto dei passeggeri, non che per un passaggio della Regia Truppa da questa montagna".* Insomma il Comune incaricava gli industriali a far da par loro!

L'altro aspetto evidenziato dalla Sheibner era la questione dei finanziamenti. Il progettista non era molto ottimista circa il Comitato promotore: comprende l'inevitabile alto costo della linea e valuta che solo un deciso intervento della Banca Generale, proprietaria della Società delle ferriere e dunque dello stabilimento di Mammiano, intervento di almeno due o tre milioni di lire dell'epoca può risolvere definitivamente la questione (lettera del 1 febbraio 1884, IT SimFag FT, FP039).

In precedenza lo Sheibner si era offerto di reperire i capitali per la costruzione in Gran Bretagna. L'11 dicembre 1882 scrive al barone French, banchiere a Firenze, sulla possibilità di coinvolgere nel progetto Charles Chambers, al momento appaltatore della linea ferroviaria Massa Carrara - Lucca ed in futuro (1885) finanziatore con 154.000 sterline del tratto Dorstone - Hay on Wye della linea ferroviaria Pontrilas - Hay on Wye in Herefordshire (GB), la Golden Valley Railway[26].

[26] Dati in www.smr.herefordshire.gov.uk/post-medieval/railways/golden_valley.htm

Cipriano da buon commerciante chiede a Londra dati sulla solidità di Chambers, che puntualmente arrivano e sembrano essere tranquillizzanti.

In ogni caso Chambers non sembra interessato al progetto, e con il senno del poi possiamo valutare che abbia preferito un investimento forse più remunerativo come quello nell'Herefordshire, ed il suo nome è fatto cadere.

Il tema dei finanziamenti mi permette di introdurre il tema dei costi e dei ricavi. Quanto sarebbe costata nel dettaglio una ferrovia di questo genere? E quanto avrebbe permesso di ricavare (certo, il motivo principale della sua costruzione era il trasporti di merci, ma anche essere fonte di ricavi per il comitato promotore)?

La cifra accennata sopra dallo Sheibner (2-3 milioni di lire) forse non era molto lontana dalla realtà: in ogni caso

nel Fondo Turri ci sono molteplici note di costi e ricavi che andiamo subito ad esaminare.
Il Pareto in una lettera a Felice Ponsard datata 27 aprile 1889 e conservata presso il Fondo Pareto della Banca Popolare di Sondrio, scrive:
«Mi pare difficile che la ns società possa fare ora un impianto di più di 200.000 lire per attivare una ferrovia tra Pracchia e Mammiano. [...] Mi pare molto difficile che per un impianto da Pracchia a Mammiano non si spenda che 200.000 lire [IT PopSo FP R08C298]».
Una nota redatta da Emilio Farina, altro personaggio implicato nel progetto, a dicembre 1882 dà un totale di impianto di 1.125.000 lire (IT SimFag FT, TR006).
Un appunto non datato (IT SimFag FT, TR003) ma collocabile nel secondo semestre 1885, molto dettagliato, considerante un sistema a cremagliera, dà un totale di 571.976 franchi francesi, più 800.000 lire per spese di impianti, stazioni, ecc. Questa nota prevedeva tra l'altro due locomotive a cremagliera, 6 vagoni viaggiatori, 20 vagoni merci, 13.220 metri di cremagliera.
Il 4 marzo 1885 quando la situazione sembra essere entrata in una situazione di stallo, l'ingegner E. Canziani, con studio a Milano e Londra, scrive a Cipriano una lettera molto diretta, che fa riferimento ai dati di traffico da Pracchia prima citati:
«Per una lunghezza di 16 kil.i con un traffico di 20 mila tonn.te a 15 mila viaggiatori all'anno mi sembra che la ferrovia economicamente non darà buoni risultati qualunque sistema di adotti, a meno di avere forti sovvenzioni ed un minimo chilometrico garantito da province e comuni facendo pagare anche 0,20 per tonnellata chilometro la merce... (IT SimFag FT, TR008)».
Charles Sheibner sviluppa il proprio progetto, facendo molto presto pressioni, in corso d'opera, affinché la Società delle Ferriere si pronunci in merito alle sue scelte. Addirittura già nel dicembre 1882, dunque prima dell'incarico ufficiale del gennaio successivo, prima scrive direttamente a Pareto poi tramite Cipriano preme su questi per avere un giudizio sulle sue idee. Il Pareto in due lettere a Cipriano (13 e 15 dicembre 1882) si mostra piuttosto categorico sulle questioni poste: nella lettera del 13 esprime la possibilità *«a studiare l'affare»* ma al momento mancano *«dati sufficienti per pronunciarci definitivamente, neppure in massima»* (IT SimFag FT, FP052). La lettera del 15 è più articolata e Pareto chiarisce in maniera lucida ed allo stesso tempo ironica, le ragioni della scelta di impiantare una ferrovia da Pracchia a La Lima:
«non abbiamo mai avuto l'idea che ci dovesse essere alcuno che facesse una ferrovia per i begl'occhi di San Marcello e della Provincia, capirà che instituti che fanno affari in grande onestamente e seriamente come la Banca Generale e la Società delle ferriere Italiane sono scevri da simili errori. Ma noi quando ci si presenta un affare abbiamo per massima di esaminarlo e di discuterlo, conscienziosamente per vedere se si può trovare modo di conciliare, in modo equo, gli interessi nostri e del proponente. Venendo al caso pratico se le basi proposte dal s Sheibner non sono discutibili ma si debbano accettare o rifiutare tali quali ci pare molto difficile di intendersi. Se poi, invece, si possono discutere allora potrebbe darsi che si trovasse modo di combinare qualche cosa. A modo d'esempio il Sig. Sheibner dice che i prezzi debbano essere elevati perché il transito è meschino. Questa è una buona ragione. Ma non si potrebbe allora fare una tariffa variabile coll'entità del transito? O trovare qualche altro temperamento pel quale gli industriali che subiscono un sacrifizio per la poca quantità delle merci trasportate abbiano poi a godere una parte di un eventuale aumento? La quistione è complessa è va studiata con cura. La nostra Società è perfettamente in grado di far da sé la ferrovia da Pracchia a Mammiano ma preferiremo sempre di poter combinare con un altro e se questi potrà essere il S Sheibner tanto meglio. Ma desideriamo essere persuasi, noi abbiamo la più alta stima e rispetto pei nostri colleghi industriali, ma delle cose che ci riguardano intendiamo da noi». (IT SimFag FT, FP053)».
In ogni caso malgrado vari incidenti di percorso lo Sheibner riesce a presentare il suo progetto nei tempi stabiliti. Non è facile ricostruirlo sulla base delle lettere a Cipriano, in mancanza del documento definitivo e delle tavole (alcune fonti me le dicono esistenti in un fondo privato), tuttavia c'è da supporre che non fosse molto diverso da quello del Frosali, compresa una galleria al culmine dell'Oppio, pur se più breve.
Ma anche questo non sembra soddisfare i promotori.
Negli anni successivi l'interesse per la ferrovia sembra calare, la Società delle Ferriere si tira decisamente fuori dal progetto ed anche i Cini sembrano poco interessati. Rimangono solo i Turri, che sembrano utilizzare il progetto Sheibner (non ne vengono stilati altri) per ulteriori verifiche ed *"esperimenti"* sul campo.
Nell'arco dei diciotto anni durante i quali i Turri studiano il progetto ferroviario vengono presi in considerazio-

ne vari tipi di trazione, frutto dell'evolversi della tecnologia.
Il primo progetto prevedeva la trazione a vapore con la possibilità dell'uso della cremagliera per i tratti più in pendenza, anche se questa scelta sembra preoccupasse seriamente il Pareto e si studiasse il modo per superarla (lettera dello Sheibner a Cipriano del 13 dicembre 1882, IT SimFag FT, FP002.
Il 28 settembre 1883 viene aperto tra Portrush e Bushmills, sulla costa nord dell'Irlanda del Nord, quello che la maggior parte delle fonti considerano il primo servizio al mondo di tramway a trazione elettrica: il 18 marzo 1885 Cipriano Turri scrive al Consolato di S. M. il Re d'Italia di Londra per avere informazioni sulla presenza in Gran Bretagna di ferrovie elettriche. La risposta non tarda ad arrivare ed il 2 aprile il console generale (purtroppo la firma non è ben leggibile e non permette di identificarlo) risponde che
«le partecipo, in seguito ad indagini fatte, di essere informato che non si ha notizia in South Wales (sud del Paese di Galles) di nessuna costruzione di ferrovia elettrica e che il tentativo fattone a Forest of Dean (Gloucester) andò fallito. Pare che ne esista una, sopra una piccola tramvia, per trasporto di materiali a Portrush in Irlanda, ma non si sa con quale risultato. (IT SimFag FT, TR010)».
Il progetto dell'area mineraria della Forest of Dean (una delle più antiche della Gran Bretagna) prevedeva un sistema di ferrovie elettriche per lo spostamento dei minerali, mai tuttavia realizzato. E' curioso che il console non abbia invece dati sull'impianto di Portrush che ebbe sia sulla stampa popolare che su pubblicazioni specializzate un notevole risalto.
Il 28 marzo tuttavia Cipriano aveva già ricevuto dal livornese Augusto Pillot[27] una lettera con informazioni che ci chiariscono ulteriormente la risposta del consolato:
«mi scrivono dal paese di Galles, che ivi non esiste nessuna ferrovia elettrica, né un progetto di tale. Potrà trattarsi forse di "New-south-wales" nell'Australia? In Irlanda vi è una ferrovia elettrica lunga 8 kilometri e sulla spiaggia di Brighton un'altra lunga circa 5 kilometri che [...] regolarmente e bene [...]. (IT SimFag FT, TR015)».
A Brighton in effetti era stata aperta una piccola ferrovia elettrica turistica con il sistema Volk.
In ogni caso certamente a Cipriano, ad anche a Sheibner[28], erano giunte notizie di esperimenti o attivazione di ferrovie elettriche in qualche parte della Gran Bretagna e per questo ne chiede con insistenza notizie: il nuovo sistema di trazione lo interessa e vorrebbe subito applicarlo sulla linea che sta facendo sviluppare.
E la linea Portrush - Bushmills in realtà è molto importante per i Turri non solo come primo esempio di trazione elettrica sul lungo percorso, e dunque da un lato tecnico estremamente innovativa (i Turri hanno cercato di essere sempre all'avanguardia nelle scelte tecniche, purtroppo scontrandosi sovente la loro cronica mancanza di capitali) ma anche per le motivazioni che avevano spinto alla sua costruzione: nel progetto del tramway di Portrush si sottolinea come la linea potesse essere positivamente utilizzata soprattutto per il trasporto di minerali di ferro (tra Portrush e Bushmills esisteva una miniera, nei pressi del castello di Dunluce), pietrame, sabbia, legname, salmone oltre che di passeggeri. È evidente come la linea Pracchia - Lima nascesse prioritariamente come linea per il trasporto merci, certo da utilizzare anche per i passeggeri, credo che specie i Turri avessero in mente i turisti che iniziavano ad affollare in estate la Montagna Pistoiese, di eminente natura industriale.
In ogni caso nella seconda metà degli anni '90 si fa sempre più pressante e decisa l'idea della trazione elettrica con linea aerea.
Nel 1898 [Div.] Emilio Belloni scrive a Cipriano circa la costruzione di un modello di ferrovia elettrica con carri con accumulatori e linea elettrica da impiantare a Mammiano. Il Belloni avevo una officina ed era in contatto con importanti ditte di costruzioni elettriche come la Riva e Manneret, oltre ad avvalersi della collaborazione dell'Ingegner Giuseppe Gadda (zio dello scrittore Carlo Emilio), con il quale nel 1899 fonderà la Gadda & C. per la produzione di materiale elettrico.
Il sistema doveva essere alimentato da una piccola centrale elettrica posta sulla Lima, in località Nanghiari.
Non sappiamo se i progetti sono poi andati a buon fine, tuttavia si fa notare che la Cartiera Cini de La Lima pone in esercizio all'inizio del '900 una piccola linea forse elettrica per collegare due reparti della fabbrica, con un binario passante sotto il ponte ximeniano de La Lima, in una breve galleria: non escludo che utilizzasse il materiale di prova dei Turri.

[27] Forse l'avvocato Carlo Augusto, tra i fondatori a Livorno nel 1907 della Cine Fides, società che *"avrà per oggetto la industria e il commercio della cinematografia, cioè la presaveduta, la manifattura delle pellicole, e il loro collocamento, nonché l'esercizio di sale da proiezione. Potrà estendere il suo lavoro sia in Italia, sia all'Estero, istituendo rappresentanze ed agenzie ove occorrano"*, citato da Ugo Canessa, *Livorno e il cinema (parte prima)*, in Tribuna Economica. Supplemento mensile della Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura di Livorno, anno XXXII, nuova serie, n. 5/6, giugno 2003, pag. 4. Il Pillot aveva sottoscritto 130 azioni della società, Canessa, cit. pag. 16.

[28] tanto che questi in una lettera del 1 febbraio 1884 esprime giudizi negativi sulla trazione elettrica: *"la trasmissione elettrica è ancora nell'embrione e per la perdita di forza che cresce colla distanza, riesce oltre modo costosa"* (IT SimFag FT, FP039).

Conclusioni

Lunedì 21 giugno 1926, alle 10.30, arriva a San Marcello Pistoiese il treno inaugurale (a trazione elettrica) della Ferrovia Alto Pistoiese, partito dalla propria stazione di Pracchia circa un'ora prima. Si compiva quel giorno, alla presenza di autorità civili e religiose, tra cui il ministro delle comunicazioni Costanzo Ciano ed il presidente della Camera dei deputati Antonio Casertano, un lungo percorso temporale, quello spaziale tra le stazioni di Pracchia e Mammiano (punto terminale della linea) era di 16 chilometri e 70 metri, iniziato ufficialmente il 13 novembre 1916, con la costituzione a Livorno della Società ferroviaria alto pistoiese tra imprese industriali, società composta da Società Metallurgica Italiana (che deteneva 4500 azioni), Società ligure toscana di elettricità (1000 azioni) e Giovanni Cosimo Cini per la Cartiera de La Lima (500 azioni). Tuttavia il progetto di massima di una ferrovia elettrica a scartamento ridotto tra Pracchia e San Marcello Pistoiese era stato presentato al ministero dei lavori pubblici già l'11 maggio 1915 e da questi approvato nel febbraio 1916. La concessione alla Società, per la durata di 70 anni, è del 1917, mentre l'approvazione del progetto definitivo è del 1919, dopo la fine della Prima Guerra Mondiale. Nello stesso anno iniziano anche i lavori, da Pracchia, conclusisi appunto nel 1926.

In realtà la Società Metallurgica Italiana nel 1915 aveva costruito una linea a scartamento ridotto a vapore tra Pracchia e Campo Tizzoro (4 chilometri e 600 metri), interamente sviluppato sulla sede stradale, utilizzata per il trasporto di materie prime e prodotti finiti tra lo stabilimento principale S.M.I. e la stazione della Porrettana di Pracchia e viceversa. Parti di questa linea furono poi utilizzate per la linea elettrica definitiva.

La Ferrovia Alto Pistoiese è senza dubbio l'erede dei progetti promossi dai Turri, soprattutto per la sua natura industriale, è il coronamento dei quei progetti.

Il progettista della nuova ferrovia è Giusto Puccini[29].

Non posso escludere che il Puccini abbia preso visione dei progetti fatti fare dai Turri: il suo percorso per alcuni tratti sembra ricalcare quelli definiti da Frosali e Sheibner (per quanto ho potuto rilevare dalle sommarie descrizioni che questi ne danno). In ogni caso gli va dato atto che riesce a risolvere brillantemente il passaggio del valico dell'Oppio senza galleria, punto che i precedenti progettisti non era stati in grado di risolvere.

Ai Turri in questa occasione non rimarrà che fare buon viso a cattiva sorte, quando alcuni loro terreni nella valle del Limestre sono espropriati per permettere il passaggio della linea ferroviaria.

La Ferrovia Alto Pistoiese realizza quel collegamento Pracchia - Mammiano che Vilfredo Pareto e Cipriano Turri sognavano. Il terzo membro del gruppo iniziale, la famiglia Cini, parteciperà alla F.A.P.

Cipriano era morto nel 1907 e non potrà vedere la linea attraverso i suoi terreni, mentre il fratello Ferdinando era ancora vivo ed abita a Limestre e certamente avrà partecipato ai festeggiamenti per il nuovo collegamento.

Il 30 settembre 1965 la storia della Ferrovia Alto Pistoiese ha termine con l'ultima corsa. Da un punto di vista burocratico era stata chiusa con un cavillo, uno strano colpo di mano ratificato dal Governo. Nemmeno quaranta anni di esercizio e la smania di un falso progresso ha fatto tabula rasa di una storia iniziata oltre ottanta anni prima, con i progetti Frosali e Sheibner.

Oggi solo un occhio molto attento legge sul territorio un tempo attraversato dalla linea le tracce della F.A.P. tra crolli, cambi di destinazione, colpevoli distruzioni.

[29] Giusto Puccini si laurea in ingegneria a Torino nel 1900. Dal 1901 al 1916 si occupa in Eritrea, colonia italiana, di ingegneria ferroviaria e portuale. Durante la Prima Guerra Mondiale è in Italia e si occupa di scali per idrovolanti e motoscafi antisommergibile in Sicilia e Calabria. Subito dopo la fine della guerra, nell'aprile del 1919, viene assunto dalla F.A.P. con la qualifica di direttore. Ricoprirà anche la carica di sindaco di San Marcello, in un intreccio inestricabile fra interessi pubblici e privati.

Bibliografia

Andrea Giuntini, *I giganti della montagna. Storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Olschki Editore, Firenze 1984

Gino Luzzatto, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Einaudi, Torino 1997[8]

Andrea Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in Storia d'Italia, Annali 15, *L'industria*, a cura di Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti e Luciano Segreto, Einaudi, Torino 1999

1905. La nascita delle Ferrovie dello Stato, a cura di Valerio Castronovo, Leonardo International, Milano 2005

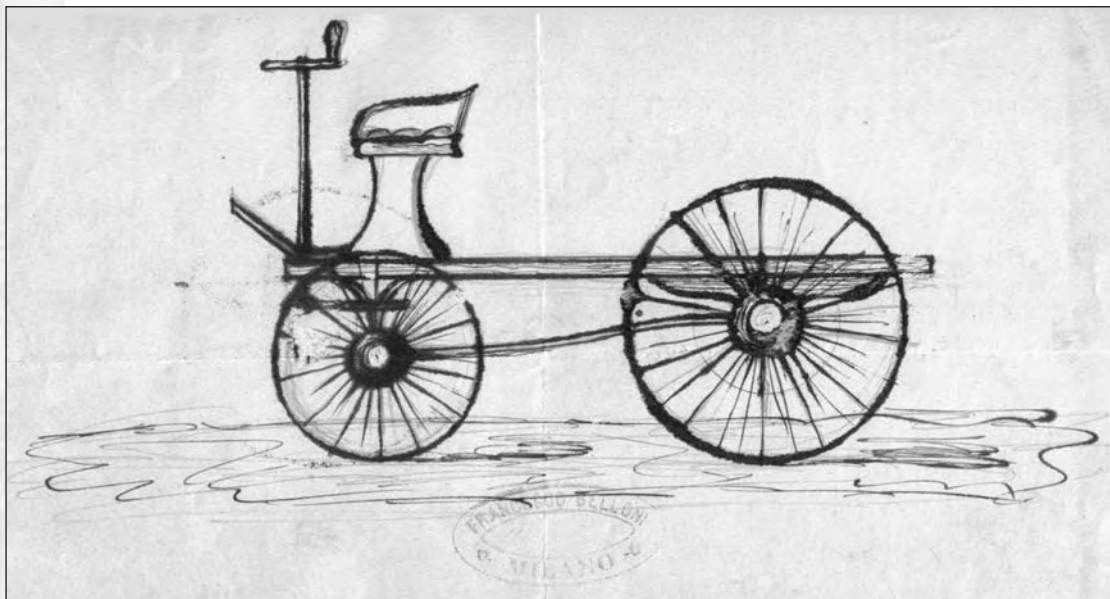
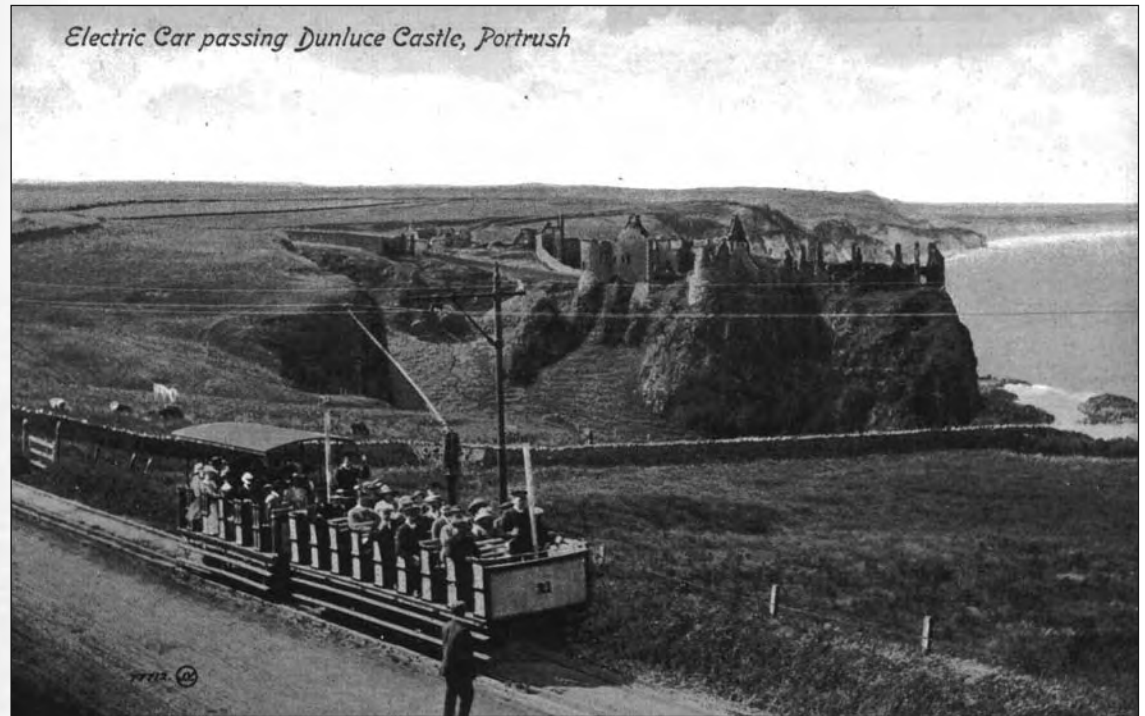
Andrea Giuntini, *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1991

La ferrovia transappennina. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934), a cura del Gruppo di Studi Alta Valle del Reno, Tipolitografia Ferri, Vergato (BO) 2001[3]

Stefano Maggi, Annalisa Giovani, *Muoversi in Toscana. Ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*, Il Mulino, Bologna 2005

Servizio con vetture automobili per la Montagna Pistoiese da Pistoia a Pracchia e da Pracchia a Cutigliano fino a

Ponte Sestaione, a cura del comitato iniziatore, Pistoia 1908
Guido Borghi, *Ferrovia dell'Abetone: progetto schematico di una ferrovia elettrica collegante i paesi di Bagni di Lucca - Pavullo - Pracchia - Pistoia*, Pistoia 1915
Mario Loria, *Storia della trazione elettrica ferroviaria in Italia*, Tomo I, Giunti, Firenze 1971
Giovanni Busino, Vilfredo Pareto e l'industria del ferro nel Valdarno. Un contributo alla storia dell'imprenditoria italiana, Banca Commerciale Italiana, Milano 1977
John McGuain, *Giants Causeway Portrush & Bush valley railway e tramway Co. limited*, The Ulster folk and trasport museum, Belfast 1983
Michel Pollard, *Irish railways in pictures, No. 4 - The Giant's Causeway Tramway,* Irish Railway Record Society - London Area, London 2000
Philip S. Watson, *A companion to the Causeway coast way. A comprensive guide to the walk from Portstewart to Ballycastle,* The blackstaff press limited, Belfast 2004
Angelo Nesti, *La cartiera Cini de La Lima. Uno studio archeoindustriale*, Edizioni Polistampa, Firenze 2005
La Montagna Pistoiese, XXI giugno MCMXXVI, Pubblicazione a cura del Comitato per i festeggiamenti inaugurali della ferrovia elettrica Pracchia-S. Marcello-Mammiano, Arti Grafiche F. Ricci, Firenze 1926
Adriano Betti Carboncini, *Ferrovia Alto Pistoiese*, Calosci, Cortona 1989
Tutto Treno, Le ferrovie private in Italia dalle origini agli ultimi anni '70, a cura di Marco Cacozza, Anno VI, Tema 4, 1993, Duegi Editrice, Padova
Inventario dell'archivio storico della Ferrovia Alto Pistoiese, a cura di Andrea Ottanelli e Maria Teresa Tosi, Pacini, Pisa 1995
Fausto Condello, *FAP- Ferrovia Alto Pistoiese*, in *Mondo Ferroviario*, Anno XII, aprile 1996, Editoriale del Garda, Desenzano (VR), pagg. 46-53
Giovanni Cornolò, *Dalla Bayard la Fap in scala H0*, in *Mondo Ferroviario*, Anno XII, aprile 1996, Editoriale del Garda, Desenzano (VR), pagg. 54-55
Luca Sabbatini, *Una singolare ferrovia secondaria: "La Ferrovia Alto Pistoiese" (1916-1965),* Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Economia, Corso di laurea in economia e commercio, A.A. 1997-98, rel. prof. Giorgio Mori
Elena Ducci, *Riqualificazione del dismesso percorso della Ferrovia Alto Pistoiese. Recupero e riuso della vecchia stazione di Maresca*, Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Ingegneria, tesi di laurea in ingegneria civile indirizzo edile, A.A. 1998-99, rel. prof. arch. E. Guglielmi, prof. ing. R. Lugli
Tutto Treno, Lo scartamento ridotto in Italia, a cura di Antonio Federici, Anno XII, Tema 14, 1999, Duegi Editrice, Padova
Marco Cacozza, *Ferrovia Pistoiese*, in *Tutto treno & storia*, anno 2, n. 31, aprile 2003, Duegi Editrice, Padova, pagg. 28-43
La stazione F.A.P. di Maresca. La nuova sede della banca della Montagna. 1919-2004 ottanatacinque anni di di mpegno per il territorio, a cura di Andrea Ottanelli, Banca di Credito cooperativo della Montagna Pistoiese, Maresca 2004

Disegno di Emilio Belloni
di veicolo ferroviario (1898),
accluso a lettera a Cipriano Turri

Ferrovia elettrica a Portrush - Irlanda del Nord

Pubblicità francese di tram

Sulla destra: Lettera di Emilio Belloni a Cipriano Turri

Casa fondata nel 1811

FABBRICA DI CARROZZE
FRANCESCO BELLONI
VIA SOLFERINO. 56.
MILANO 6 Settembre 1898

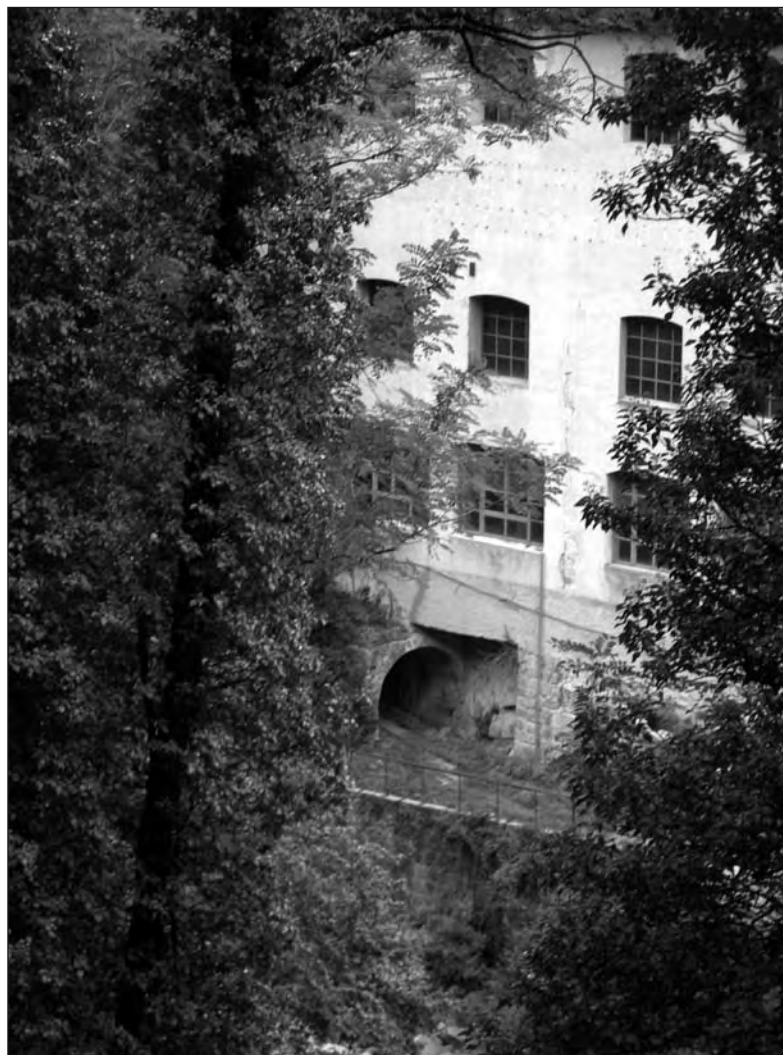
Per telegrammi: Belloni-Carrozze-Milano — A. B. C. CODE USED.

Sig. Emilio Belloni
Milano

Eccovi il preventivo che mi avete richiesto:
Per un carro a 4 ruote, senza molle, della portata di Quintali 10.= con sedile per il conduttore, 4 ruote con cerchi di ferro senza gomme, di cui quella posteriore a doppia pettorina p. la ruota d'ingranaggio, attacchi a olio, quello davanti costruito colle estremità a pivot, speciali per automobili, con sterzo a una [illegible], speciale per automobile L. 900.= (novecento)
Qualora il carro non rispondesse allo scopo cui è destinato, potrei ricevere di ritorno gli assi e le quattro ruote, purchè in buono stato, al prezzo di L. 200.=, stante, a dirvi la verità non saprei ora a quale uso potrei destinarli.
Sempre ai vs. pregiati comandi, vi saluto distintamente.

Francesco Belloni

Accettato [illegible]

Mod. 320.

Resti della linea ferroviaria elettrica alla cartiera Cini La Lima (PT)

Biografie relatori

Simone Fagioli

Nato a Pistoia nel 1967. Ricercatore indipendente. Collabora con enti pubblici e privati per ricerche di storia contemporanea, in particolare sui temi della nascita e sviluppo dell'industria, i processi produttivi preindustriali, fascismo e resistenza. Tra le sue pubblicazioni si segnalano: *Ferdinando Mei: un carbonaio imprenditore di Orsigna fra '800 e '900*, in *Farestoria*, Rivista semestrale dell'Istituto Storico Provinciale della Resistenza di Pistoia, anno IX (1990), n. 14; *Un eroe perturbante nel mondo dei carbonai. Un'analisi strutturale del mito di Ciapino Ciampi*, in *QF*, Periodico dell'Istituto Storico Provinciale della Resistenza di Pistoia, Nuova serie n. 4, novembre - dicembre 1999; *Ebrei e leggi antiebraiche nel comune di San Marcello Pistoiese (1938-1945)*, in *QF*, Periodico dell'Istituto Storico Provinciale della Resistenza di Pistoia, Nuova serie, anno IV, n. 5, ottobre-dicembre 2002.

Fiorenzo Mornati

Nato nel 1957, laureato in economia politica alla Bocconi, dottore di ricerca in storia delle dottrine economiche all'Università di Firenze, già assistant de recherche al Centre Walras-Pareto dell'Università di Losanna, è ricercatore al Dipartimento di economia politica dell'Università di Torino. Il suo progetto di ricerca è la biografia di Vilfredo Pareto: tra le varie pubblicazioni, vi sono gli ultimi due volumi (il 31° ed il 32°) delle *Oeuvres Complètes* di Pareto, pubblicate dall'editore Droz di Ginevra sotto la direzione di Giovanni Busino.

Alessandro Volpi

Docente di storia contemporanea presso la Facoltà di Scienze politiche dell'Università di Pisa. Si occupa di tematiche relative alla storia economica italiana dell'Ottocento e del Novecento. Tra le sue pubblicazioni *Banchieri e mercato finanziario in Toscana*, Firenze, Olschki, 1997, *Breve storia del mercato finanziario italiano dal 1861 ad oggi*, Roma, Carocci, 2003, *Ritardo, Crisi, Declino: Storia e cronache delle difficoltà economiche italiane*, Pisa, Plus, 2004.

Angelo Nesti

Ricercatore a contratto presso l'Università di Siena in Arezzo. Si è occupato di storia dell'industria tra il XVIII ed il XIX secolo ed attualmente svolge ricerche relative ai rapporti tra ambiente ed industrie durante l'età moderna. E' membro dell'Associazione Italiana per Patrimonio Archeologico Industriale e membro del comitato di redazione della rivista "Ricerche Storiche". Tra I sue pubblicazioni recenti: *La siderurgia toscana nel XVIII secolo* (Pisa, Felici, 2005); *La cartiera Cini de La Lima* (Firenze, Polistampa, 2005).

Gruppo Studi Alta Valle del Reno

E' un'associazione di volontariato culturale che fu fondata nel 1975. Da quella data pubblica la rivista semestrale "Nuèter-noialtri" che tratta di storia, tradizioni e ambiente dell'alta valle del Reno bolognese e pistoiese. Dal 1982, oltre alla rivista giunta oggi al suo 64° numero, abbiamo iniziato a pubblicare monografie, oggi collocati in cinque distinte collane editoriali, per un totale di circa 90 volumi fra grandi e piccoli. Sul tema di questo convegno il Gruppo di studi ha organizzato un apposito convegno della serie "Storia e ricerca sul campo fra Emilia e Toscana" che si tenne a Capugnano di Porretta Terme ed ebbe come titolo *"L'acqua e il fuoco. Storia dell'industria nella montagna fra Bologna. Modena e Pistoia"*. Anche in seguito l'interesse per la storia dell'industria è proseguito con varie ricerche e pubblicazioni, come "Un filo lungo cent'anni" sulla storia del centenario della filatura Papi di Silla (Gaggio Montano), sull'industria idroelettrica ed i bacini di Suviana e Pavana o sulla storia delle Officine Daldi e Matteucci di Porretta Terme ed ancora sulle ferriere della montagna bolognese. Ultimamente, in collaborazione con CISA (Centro Innovazione Sostenibilità Ambientale) stiamo conducendo una ricerca soprattutto negli archivi ENEL sui piccoli salti d'acqua, precedenti la nazionalizzazione dell'industria idroelettrica.

Andrea Giuntini

E' nato a Rimini 1955. Insegna Storia economica presso la Facoltà di Economia dell'Università di Modena e Reggio Emilia. Si occupa di storia delle infrastrutture e delle reti tecniche, in particolare ha lavorato a lungo sulla storia delle ferrovie. Ha pubblicato diversi lavori sulla storia economica della Toscana, tra cui *I giganti della montagna. Storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934),* Olschki Editore, Firenze 1984; *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in Storia d'Italia, Annali 15, *L'industria*, a cura di Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti e Luciano Segreto, Einaudi, Torino 1999; *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861,* Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1991; *Soltanto per denaro. La vita gli affari la ricchezza di Emanuele Fenzi negoziante banchiere fiorentino nel Granducato di Toscana (1784-1875)*, Edizioni Polistampa, Firenze 2002.

Giuseppe Guanci

Dopo una formazione artistica ha conseguito la laurea in Architettura presso l'Ateneo fiorentino ed il Master in "Conservazione gestione e valorizzazione del patrimonio industriale" presso l'Università di Padova. Ha scritto numerosi articoli sull'archeologia industriale e nel 2003 ha pubblicato il volume *La Briglia in Val di Bisenzio. Tre secoli di storia tra carta, rame e lana.* Nel 2004 ha fondato l'Associazione per lo Studio e la Valorizzazione dell'Archeologia Industriale Pratese (ASVAIP) di cui è Presidente, ed è membro del Consiglio Direttivo nazionale dell'AIPAI. Vive e lavora a Prato, svolgendo docenze sull'archeologia industriale ed occupandosi di censimenti e progettazione di aree industriali dismesse.

Laura Savelli

Ricercatrice universitaria presso il Dipartimento di Storia dell'Università di Pisa, e docente di Storia delle relazioni di genere presso la medesima università. Laureata a Pisa le sue prime ricerche sono relative allo studio della cultura e dell'ideologia socialista e alle forme della sua diffusione in Italia, tra fine 800 ed inizio 900, con particolare attenzione a forme e contenuti della divulgazione tra la popolazione delle campagne italiane dell'ideologia e del programma del partito Successivamente, ho concentrato il mio interesse sul "socialismo universitario"- l'insegnamento dei professori socialisti e l'attività dei loro allievi come intellettuali e propagandisti per il partito, che ebbe il suo periodo d'oro a cavallo tra 800 e 900. Negli anni successivi, partecipa a due progetti di ricostruzione della storia delle comunità ebraiche di Livorno e di Pisa., i cui risultati sono stati pubblicati nei volumi *Gli ebrei di Pisa (Secoli IX-XX),* Atti del Convegno internazionale Pisa, 3-4 ottobre 1994, a cura di M.Luzzzatti, Pacini Editore, Pisa, 1998, e *Gli ebrei di Livorno tra due censimenti (1841-1938). Memoria familiare e identità*, pp. -85, Michele Luzzatti, 1991. Gli interessi più recenti si sono rivolti alla storia di genere. In reazione a ciò a pubblicato *L'industria in montagna. Uomini e donne al lavoro negli stabilimenti della Società Metallurgica Italiana,* Leo S. Olschki, Firenze, 2004. Continua ad occuparsi del rapporto tra donne e lavoro nella società industriale, con particolare riguardo non solo alla destinazione occupazionale delle lavoratrici, ma anche al ruolo del lavoro nella costruzione dell'identità femminile In particolare è in stadio già avanzato una ricerca sulle lavoratrici delle comunicazioni, poste, telegrafi e telefoni.

Indice